Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 16.

(Nr. 10700.) Gesetz über die Verlegung der Landesgrenze gegen die freie und Hansestadt Lübeck am Elbe-Trave-Kanal. Vom 6. März 1905.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen rc.

verordnen unter Zustimmung der beiden Häuser des Landtags Unserer Monarchie, was folgt:

§ 1.

Die Landesgrenze gegen die freie und Hansestadt Lübeck am Elbe-Trave-Kanal wird nach den Bestimmungen des anliegenden Staatsvertrags vom 11. April 1904 verlegt.

§ 2.

Die nach Artikel 2 des Staatsvertrags (§ 1) an Preußen fallenden Teile des lübeckischen Gebiets werden mit der Preußischen Monarchie auf immer vereinigt und dem Kreise Herzogtum Lauenburg, Provinz Schleswig-Holstein, zugeteilt. Es treten für sie die Landesgesetze, Verordnungen und allgemeinen Verwaltungsvorschriften in Kraft, die in den preußischen Gemarkungen gelten, denen sie zugelegt werden.

§ 3.

Die nach Artikel 2 des Staatsvertrags (§ 1) an Lübeck fallenden preußischen Gebietsteile werden an die freie und Hansestadt Lübeck abgetreten.

Ausgegeben zu Berlin den 20. April 1906.

§ 4.

Das Staatsministerium wird mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin im Schloß, den 6. März 1905.

(L. S.) Wilhelm.

Gr. v. Bülow. Schönstedt. Gr. v. Posadowsky. v. Tirpitz. Studt.
Frhr. v. Rheinbaben. v. Podbielski. Frhr. v. Hammerstein. Möller.
v. Budde. v. Einem. Frhr. v. Richthofen.

Anlage.

Nachdem zwischen der Königlich Preußischen Staatsregierung und dem Senate der freien und Hansestadt Lübeck gemäß dem Vorbehalt unter Ziffer 1 Abs. 3 des Schlußprotokolls zum Staatsvertrage vom 4. Juli 1893 über die anderweitige Feststellung der Landesgrenzen am Elbe-Trave-Kanal ein Einverständnis erzielt worden ist, sind zum Abschlusse der Vereinbarung über diese Feststellung zu Bevollmächtigten ernannt worden:

von Seiner Majestät dem Könige von Preußen:

Allerhöchstihr Wirklicher Geheimer Rat, Staatssekretär des Auswärtigen Amtes, Dr. Oswald Freiherr von Richthofen

und

von dem Senate der freien und Hansestadt Lübeck:

der außerordentliche Gesandte und bevollmächtigte Minister der Hansestädte am Königlich Preußischen Hofe, Dr. Karl Peter Klügmann,

welche unter Vorbehalt der Ratifikation die nachstehenden Bestimmungen vereinbart haben:

Artikel 1.

Die Landesgrenze zwischen Preußen und Lübeck soll dem Kanalzug entsprechend in der Weise reguliert werden, daß das gegeneinander auszutauschende Staatsgebiet gleiche Größe erhält und die neue Landesgrenze nach Tunlichkeit mit der Grenze des Grundeigentums der Kanalverwaltung zusammenfällt. Die Regulierung erstreckt sich:

1. auf die Gemarkung Krummesse preußischen und lübeckischen Anteils und die preußischen Gemarkungen Klempau und Rondeshagen,

2. auf die preußischen Gemarkungen Groß-Berkenthin, Göldenitz und Niendorf einerseits und die lübeckischen Gemarkungen Hollenbek und Behlendorf andererseits.

Artikel 2.

Der Gebietsaustausch erfolgt entsprechend dem beigeschlossenen Übersichtsplane nach Maßgabe der nebst einem Verzeichnisse der auszutauschenden Flächen ferner angeschlossenen sieben Lagepläne und umfaßt ein Areal von je 22 ha 14 a 87 qm. Die Pläne beruhen auf den beiderseits katasteramtsmäßig geprüften und festgestellten Vermessungsunterlagen. Die in den Plänen blau schraffierten Flächen gehen an Preußen, die rot schraffierten Flächen an Lübeck über.

Demgemäß gibt Preußen an Lübeck ab:

	ha	a	qm
1. aus der Gemarkung Krummesse	7 ha	22 a	39 qm,
2. aus der Gemarkung Klempau	— =	59 =	39 =
3. aus der Gemarkung Rondeshagen	— =	1 =	63 =
4. aus der Gemarkung Groß-Berkenthin	— =	1 =	24 =
5. aus der Gemarkung Göldenitz	2 =	56 =	30 =
6. aus der Gemarkung Niendorf	11 =	73 =	92 =
zusammen	22 ha	14 a	87 qm.

Dagegen tritt Lübeck an Preußen ab:

	ha	a	qm
1. aus der Gemarkung Krummesse	3 ha	44 a	48 qm,
2. aus der Gemarkung Hollenbek...........	6 =	— =	87 =
3. aus der Gemarkung Behlendorf	12 =	69 =	52 =
zusammen	22 ha	14 a	87 qm.

Dieser Vertrag tritt mit dem Ablaufe des Tages in Kraft, an welchem die Auswechselung der Ratifikationsurkunden erfolgt.

Dessen zu Urkund haben die beiderseitigen Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet und ihre Siegel beigedrückt.

Berlin, den 11. April 1904.

(Siegel.) Frhr. v. Richthofen. (Siegel.) Dr. Klügmann.

(Nr. 10701.) Staatsvertrag zwischen Preußen, Sachsen-Meiningen, Schwarzburg-Rudolstadt und Reuß jüngerer Linie wegen Herstellung einer Eisenbahn von Eichicht nach Lobenstein. Vom 14. März 1905.

Seine Majestät der König von Preußen, Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Meiningen, Seine Durchlaucht der Fürst zu Schwarzburg-Rudolstadt und Seine Durchlaucht der Fürst Reuß jüngerer Linie haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung einer Eisenbahn von Eichicht nach Lobenstein zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:
Allerhöchstihren Geheimen Ober-Finanzrat Rudolf Ottendorff,
Allerhöchstihren Geheimen Baurat Franz Richard,

Seine Hoheit der Herzog von Sachsen-Meiningen:
Höchstihren Geheimen Staatsrat Karl Schaller,

Seine Durchlaucht der Fürst zu Schwarzburg-Rudolstadt:
Höchstihren Geheimen Staatsrat Karl von Holleben,

Seine Durchlaucht der Erbprinz Reuß jüngerer Linie im Namen Seiner Durchlaucht des regierenden Fürsten:
Höchstihren Staatsminister Franz von Hinüber,

welche unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation nachstehenden Staatsvertrag abgeschlossen haben:

Artikel I.

Die Königlich Preußische Regierung erklärt sich bereit, eine Eisenbahn von Eichicht nach Lobenstein für eigene Rechnung auszuführen, sobald sie die gesetzliche Ermächtigung hierzu erhalten haben wird.

Die Herzoglich Sächsische, die Fürstlich Schwarzburg-Rudolstädtische und die Fürstlich Reuß-Plauische Regierung jüngerer Linie gestatten der Königlich Preußischen Regierung den Bau und Betrieb dieser Bahn innerhalb ihrer Staatsgebiete.

Artikel II.

Die Feststellung der gesamten Bauentwürfe für die den Gegenstand dieses Vertrags bildende Eisenbahn soll ebenso, wie die Prüfung der anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen, lediglich der Königlich Preußischen Regierung zustehen, die indes sowohl bezüglich der Führung der Bahn, wie bezüglich der Anlegung von Stationen etwaige besondere Wünsche der Landesregierungen tunlichst berücksichtigen will. Jedoch bleibt die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe, soweit diese die Herstellung von Wegeübergängen, Brücken, Durchlässen, Flußkorrektionen, Vorflutanlagen und

Parallelwegen betreffen, nebst der baupolizeilichen Prüfung der Stationsanlagen jeder Regierung innerhalb ihres Gebiets vorbehalten.

Sollte demnächst nach Fertigstellung der Bahn infolge eintretenden Bedürfnisses die Anlage neuer Wasserdurchlässe, Staats- oder Vizinalstraßen, die die geplante Eisenbahn kreuzen, von den Landesregierungen angeordnet oder genehmigt werden, so wird zwar preußischerseits gegen die Ausführung derartiger Anlagen keine Einsprache erhoben werden, die betreffenden Regierungen verpflichten sich aber, dafür einzutreten, daß durch die neue Anlage weder der Betrieb der Eisenbahn gestört wird, noch auch daraus der Eisenbahnverwaltung ein anderer Kostenaufwand erwächst, als der für die etwa von der Eisenbahnverwaltung für notwendig erachtete oder nach Artikel III zu bewirkende Bewachung der neuen Übergänge.

Artikel III.

Die Spurweite der Gleise soll 1,435 Meter im Lichten der Schienen betragen. Die Königlich Preußische Regierung ist berechtigt, die Bahn nach den Bestimmungen der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 und den dazu etwa künftig ergehenden ergänzenden oder abändernden Bestimmungen herzustellen und demnächst zu betreiben.

Artikel IV.

In Anerkennung der für die betreffenden Teile ihrer Staatsgebiete erwachsenden Vorteile verpflichten sich für den Fall der Ausführung der den Gegenstand dieses Vertrags bildenden Bahn die nachbenannten Regierungen, und zwar jede für ihr Staatsgebiet:

A. die Herzoglich Sächsische, die Fürstlich Schwarzburg-Rudolstädtische und die Fürstlich Reuß-Plauische Regierung jüngerer Linie

1. den zum Bau der Bahnanlagen erforderlichen Grund und Boden der Königlich Preußischen Regierung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen;
2. die Mitbenutzung der Chausseen und sonstigen öffentlichen Wege unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebs der Bahn zu gestatten;

B. die Fürstlich Schwarzburg-Rudolstädtische und die Fürstlich Reuß-Plauische Regierung jüngerer Linie zu den Baukosten der Linie einen unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Zuschuß von je 139 000 Mark, in Worten: „Einhundertneununddreißigtausend Mark“ zu gewähren.

Artikel V.

Die im Artikel IV unter Nr. A 1 übernommene Verpflichtung erstreckt sich auf das gesamte, zur Herstellung der Bahn, einschließlich der Stationen und aller

sonstigen Anlagen, sowie auf das für Seitenentnahmen, Parallelwege, Sicherheitsstreifen, Gewinnung von Baumaterialien, Lagerplätze, Änderungen von Wegen oder Wasserläufen usw. nach den genehmigten Bauplänen oder nach den Bestimmungen der Landespolizeibehörden erforderliche oder zum Schutze der benachbarten Grundstücke, zur Verhütung von Feuersgefahr usw. für notwendig erachtete, der Enteignung unterworfene Grundeigentum mit Einschluß von Rechten und Gerechtigkeiten. Die Überweisung des Grundeigentums nebst Rechten und Gerechtigkeiten soll dergestalt unentgeltlich erfolgen, daß von der bauenden Eisenbahnverwaltung auch Kultur- und Inkonvenienz-Entschädigung nicht zu tragen und die für den Bau der Bahn erforderlichen Grundstücke frei von Pfandrechten, sowie frei von allen dinglichen Lasten, Abgaben und Gebühren, die dauernd erforderlichen in das Eigentum, die vorübergehend erforderlichen für die Dauer des Bedürfnisses in die Benutzung des Preußischen Staates übergehen. Letzterem fallen nur die Kosten der Vermessung und Versteinung des überwiesenen Geländes zur Last.

Die bauleitende Eisenbahnverwaltung wird nach Genehmigung des Bauplans und der bei der Bauausführung etwa erforderlich werdenden Ergänzungen für jede Feldmark einen Planauszug vorlegen, welcher die zu überweisenden Grundstücke nach ihrer katastermäßigen oder sonst üblichen Bezeichnung und Größe, deren Eigentümer nach Namen und Wohnort ferner die landespolizeilich angeordneten Anlagen, sowie, wo nur eine Belastung von Grundeigentum in Frage steht, die Art und den Umfang dieser Belastung zu erthalten hat. Binnen dreier Monate nach Vorlage dieses Auszugs ist die Eisenbahnverwaltung in den Besitz der erforderlichen Grundstücke zu setzen. Ist innerhalb dieser Frist die Überweisung nicht erfolgt, so steht der Eisenbahnverwaltung die Befugnis zu, ohne weiteres die gesetzliche Enteignung zu beantragen, zu welchem Zwecke die Herzoglich Sächsische, Fürstlich Schwarzburg-Rudolstädtische und die Fürstlich Reuß-Plauische Regierung jüngerer Linie der Königlich Preußischen Regierung das Enteignungsrecht rechtzeitig erteilen werden. Die Preußische Regierung wird dabei die Interessen der beteiligten Landesregierungen tunlichst wahrnehmen, insbesondere Vergleiche nicht ohne deren Zustimmung abschließen. Der im Enteignungswege für den Grunderwerb usw. erwachsende Aufwand einschließlich der Kosten des Verfahrens ist der Eisenbahnverwaltung alsdann zu ersetzen.

Den genannten Regierungen bleibt es freigestellt, wegen der Übertragung dieser, sowie der im Artikel IV unter A 2 und B übernommenen Verpflichtungen auf die von der Bahnlinie berührten Gemeinden usw. mit letzteren sich zu verständigen; sie bleiben indes auch für den Fall einer derartigen Übertragung für die Erfüllung der Verpflichtungen ihrerseits der Königlich Preußischen Regierung verhaftet.

Die hohen vertragschließenden Regierungen sind darin einig, daß die Herstellung, Unterhaltung und Beleuchtung der Zufuhrwege zu den Stationen, soweit diese Wege außerhalb der Stationen liegen, nicht Sache der Eisenbahnverwaltung ist.

Von dem nach Artikel IV B zu leistenden Barzuschuß ist die eine Hälfte vier Wochen nach Beginn der Bauarbeiten innerhalb des betreffenden Landesgebiets, die andere Hälfte vier Wochen nach der Betriebseröffnung seitens der Fürstlich Schwarzburg-Rudolstädtischen und der Fürstlich Reuß-Plauischen Regierung jüngerer Linie an die Königlich Preußische Regierung zu zahlen.

Sollte die Königlich Preußische Regierung sich demnächst zu einer Erweiterung der ursprünglichen Bahnanlagen durch Herstellung von Anschlußgleisen, Stationen oder zu ähnlichen Einrichtungen entschließen und insbesondere auch zur Anlage des zweiten Gleises schreiten, so werden die Landesregierungen zwecks Erwerbung des zur Ausführung dieser Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, auf die sich die Verpflichtung im Artikel IV (unter A) des Vertrags nicht bezieht, für ihr Gebiet das Enteignungsrecht erteilen, insoweit es nicht bereits nach den gesetzlichen Bestimmungen von selbst Anwendung findet, und für die Ermittlung und Feststellung der Entschädigungen keine ungünstigeren Bestimmungen in Anwendung bringen lassen, als diejenigen, die bei den Enteignungen zu Eisenbahnanlagen in den betreffenden Gebieten zur Zeit Geltung haben. Für die Verhandlungen, die zur Übertragung des Eigentums oder zur Überlassung in die Benutzung an den Preußischen Staat in den bezeichneten Fällen erforderlich sind, namentlich auch für die Auflassung in den Grundbüchern, sind nur die Auslagen der Gerichte zu erstatten, und tritt im übrigen Freiheit von Stempel und Gerichtsgebühren ein.

Artikel VI.

Die Genehmigung der Tarife, sowie die Feststellung und Abänderung der Fahrpläne erfolgt — unbeschadet der Zuständigkeit des Reichs — durch die Königlich Preußische Regierung unter tunlichster Berücksichtigung der Wünsche der Landesregierungen. Es sollen übrigens in den Tarifen für die Bahn keine höheren Einheitssätze in Anwendung kommen, als für die anschließenden Strecken des Königlich Preußischen Staatseisenbahngebiets.

Artikel VII.

Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der in die einzelnen Staatsgebiete entfallenden Bahnstrecken den betreffenden Landesregierungen vorbehalten. Auch sollen die an der Bahn zu errichtenden Hoheitszeichen nur die der betreffenden Landesregierung sein.

Den Landesregierungen bleibt vorbehalten, zur Handhabung ihres Hoheitsrechts ständige Kommissare zu bestellen, die die Beziehungen zur Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung in allen denjenigen Fällen zu vertreten haben, die nicht zum direkten gerichtlichen und polizeilichen Einschreiten der Behörden geeignet sind. Für Akte der staatlichen Oberaufsicht und die Ausübung staatlicher Hoheitsrechte — soweit sie den Gegenstand dieses Vertrags berühren —, insbesondere für die landespolizeiliche Prüfung und Abnahme von Eisenbahn-

strecken und sonstigen Eisenbahnanlagen werden Sachsen-Meinigen, Schwarzburg-Rudolstadt und Reuß jüngerer Linie Gebühren nicht erheben und Auslagen nicht in Rechnung stellen.

Die Handhabung der Bahnpolizei erfolgt durch die Königlich Preußischen Eisenbahnbehörden und Beamten, die auf Vorschlag der Königlich Preußischen Betriebsverwaltung von den zuständigen Behörden des betreffenden Staates in Pflicht zu nehmen sind. Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei liegt den betreffenden Organen der Landesregierung ob. Sie werden den Bahnpolizeibeamten auf deren Ansuchen bereitwillig Unterstützung leisten.

Artikel VIII.

Preußische Staatsangehörige, die in dem Herzoglich Sächsischen, oder dem Fürstlich Schwarzburg-Rudolstädtischen Gebiete oder in dem Gebiet des Fürstentums Reuß jüngerer Linie stationiert sind, erleiden dadurch keine Änderung ihrer Staatsangehörigkeit.

Die Beamten der Bahn sind rücksichtlich der Disziplin lediglich ihren Dienstvorgesetzten und den Aufsichtsorganen der Königlich Preußischen Staatsregierung, im übrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in dem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und sonstigen dergleichen Unterbeamten innerhalb der einzelnen Staatsgebiete soll auf Angehörige der letzteren vorzugsweise Rücksicht genommen werden, falls geeignete Militäranwärter, unter denen die betreffenden Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben, zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind.

Artikel IX.

Entschädigungsansprüche, die aus Anlaß des Baues oder Betriebs der Bahn gegen die Eisenbahnverwaltung etwa geltend gemacht werden, sollen von den betreffenden Landesgerichten und — insoweit nicht Reichsgesetze Platz greifen — auch nach den betreffenden Landesgesetzen beurteilt werden.

Artikel X.

Die Herzoglich Sächsische, die Fürstlich Schwarzburg-Rudolstädtische und Fürstlich Reuß-Plauische Regierung jüngerer Linie verpflichten sich, von der Eisenbahnunternehmung und dem zu ihr gehörigen Grund und Boden keinerlei Staatsabgaben zu erheben, noch auch eine Besteuerung derselben zu Gunsten der Gemeinden und sonstigen korporativen Verbände zuzulassen, solange die Bahn sich im Eigentum oder Betriebe der Königlich Preußischen Regierung befindet.

Artikel XI.

Für die Einziehung von Stationen sowie für die Einstellung des Betriebs auf der ganzen Bahn oder eines Teiles derselben ist die Zustimmung der beteiligten Regierungen erforderlich.

Artikel XII.

Ein Recht auf den Erwerb der Bahn werden die Landesregierungen, solange die Bahn im Eigentum oder Betriebe des Preußischen Staates sich befindet, nicht in Anspruch nehmen. Sollte dagegen später Eigentum und Betrieb an einen Privatunternehmer abgetreten werden, wozu die Genehmigung der beteiligten Regierungen erforderlich sein würde, so bleibt den Landesregierungen das Recht vorbehalten, die Bahn nach Maßgabe des Preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 anzukaufen.

Artikel XIII.

Für den Fall der Abtretung des preußischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preußischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrag erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Artikel XIV.

Gegenwärtiger Vertrag soll allerseits zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt werden, die Auswechselung der Ratifikationsurkunden soll in Berlin erfolgen.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu Berlin, den 14. März 1905.

(L. S.) Ottendorf. (L. S.) Schaller. (L. S.) von Holleben.
(L. S.) von Hinüber. (L. S.) Richard.

Der vorstehende Staatsvertrag ist ratifiziert worden und die Auswechselung der Ratifikationsurkunden hat stattgefunden.

(Nr. 10702). Verordnung, betreffend die Tagegelder und Reisekosten, die Kommandozulagen und die Umzugskosten der Oberwachtmeister der Landgendarmerie. Vom 7. April 1906.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen 2c.

verordnen auf Grund des § 12 des Gesetzes vom 24. März 1873 (Gesetz-Samml. S. 122) in der Fassung der Verordnung vom 15. April 1876 (Gesetz-Samml. S. 107) und gemäß Artikel V des Gesetzes vom 21. Juni 1897 (Gesetz-Samml. S. 193), was folgt:

Artikel I.

Für die Oberwachtmeister der Landgendarmerie werden erhöht:

I. unter Abänderung der §§ 1 und 3 der Verordnung vom 11. Mai 1898 (Gesetz-Samml. S. 103)

a. die Tagegelder von 6 auf 8 Mark; für Dienstreisen, die sich auf zwei Tage erstrecken und innerhalb 24 Stunden beendet werden, von 9 auf 12 Mark; für Dienstreisen, die an ein und demselben Tage angetreten und beendet werden, von 4,50 auf 6 Mark;

b. die Reisekosten, einschließlich der Kosten der Gepäckbeförderung,

1. bei Dienstreisen, welche auf Eisenbahnen oder Dampfschiffen gemacht werden können, für das Kilometer von 5 auf 7 Pfennig und für jeden Zu- und Abgang von 1 auf 2 Mark;

2. bei Dienstreisen, welche nicht auf Eisenbahnen, Kleinbahnen oder Dampfschiffen zurückgelegt werden können, für das Kilometer von 30 auf 40 Pfennige.

II. unter Abänderung des § 5 der Verordnung vom 29. Februar 1904 (Gesetz-Samml. S. 27)

die Kommandozulage von monatlich 120 auf 160 Mark.

III. unter Abänderung der Verordnung vom 19. September 1883 (Gesetz-Samml. S. 347) die Vergütung für Umzugskosten

a. beim Umzuge mit Familie
auf allgemeine Unkosten von 150 auf 180 Mark;
auf Transportkosten für je 10 Kilometer von 5 auf 6 Mark;

b. beim Umzug ohne Familie auf allgemeine Unkosten von 75 auf 90 Mark,
auf Transportkosten für je 10 Kilometer von 2,50 auf 3 Mark.

Artikel II.

Diese Verordnung tritt mit dem 1. April 1906 in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin im Schloß, den 7. April 1906.

(L. S.) Wilhelm.

Frhr. v. Rheinbaben. v. Einem. v. Bethmann Hollweg.

Bekanntmachung.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872 (Gesetz-Samml. S. 357) sind bekannt gemacht:

1. das am 7. Februar 1906 Allerhöchst vollzogene Statut für die Genossenschaft zur Regulierung der Zinna im Kreise Ratibor und der Troja von der Erlbrücke bei Katscher bis zur Einmündung in die Zinna, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Oppeln Nr. 10 S. 69, ausgegeben am 9. März 1906;
2. der Allerhöchste Erlaß vom 5. März 1906, betreffend die Verleihung des Enteignungsrechts an die Kleinbahnaktiengesellschaft Cüstrin-Kriescht zu Sonnenburg zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des zum Bau und Betriebe einer Kleinbahn von Sonnenburg nach Kriescht in Anspruch zu nehmenden Grundeigentums, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Frankfurt a. O. Nr. 13 S. 73, ausgegeben am 28. März 1906.

Redigiert im Bureau des Staatsministeriums.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Bestellungen auf einzelne Stücke der Gesetz-Sammlung sind an das Königl. Gesetzsammlungsamt in Berlin W. 9 zu richten.

Artikel II.

Diese Verordnung tritt mit dem 1. April 1906 in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Berlin im Schloß, den 7. April 1906.

(L. S.) **Wilhelm.**

Frhr. v. Rheinbaben. v. Einem. v. Bethmann Hollweg.

Bekanntmachung.

Nach Vorschrift des Gesetzes vom 10. April 1872 (Gesetz-Samml. S. 357) sind bekannt gemacht:

1. das am 7. Februar 1906 Allerhöchst vollzogene Statut für die Genossenschaft zur Regulierung der Zinna im Kreise Ratibor und der Troja von der Grenzbrücke bei Katscher bis zur Einmündung in die Zinna, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Oppeln Nr. 10 S. 69, ausgegeben am 9. März 1906;

2. der Allerhöchste Erlaß vom 5. März 1906, betreffend die Verleihung des Enteignungsrechts an die Kleinbahnaktiengesellschaft Cüstrin-Kriescht zu Sonnenburg zur Entziehung und zur dauernden Beschränkung des zum Bau und Betriebe einer Kleinbahn von Sonnenburg nach Kriescht in Anspruch zu nehmenden Grundeigentums, durch das Amtsblatt der Königl. Regierung zu Frankfurt a. O. Nr. 13 S. 78, ausgegeben am 28. März 1906.

Redigiert im Bureau des Staatsministeriums.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.

Bestellungen auf einzelne Stücke der Gesetz-Sammlung sind an das Königl. Gesetzsammlungsamt in Berlin W. 9 zu richten.